

El ingeniero y arquitecto Lucio del Valle

PEDRO NAVASCUÉS PALACIO
*Académico de BB.AA.
Catedrático emérito de la UPM*

LOS COMIENZOS DE UNA VIDA

En 2015 se cumple el segundo centenario del nacimiento del ilustre ingeniero de caminos y arquitecto don Lucio del Valle Arana (Madrid, 1815-1874), por lo que parecía oportuno dedicarle una de las lecciones del presente curso, habida cuenta que, además, fue Director de la Escuela de Arquitectura que hoy acoge este ciclo dedicado a la relación entre arquitectura e ingeniería, entre ingenieros y arquitectos. En el telegráfico estilo que caracteriza las esquelas necrológicas como crónica urgente, recordaremos la que publicó la *Revista de Obras Públicas* en la que tantas veces colaboró nuestro ingeniero, pues se recogen allí los datos fundamentales por los que Lucio del Valle debe ser recordado con justicia, dejando para otros estudios más largos y rigurosos todo cuanto este hombre hizo a lo largo de su vida y de cuyos servicios como ingeniero ya adelantó una primera noticia su temprano biógrafo, el también ingeniero de caminos Vicente Rodríguez e Intilini, aparecida en la propia *Revista de Obras Públicas* y fechada el 20 de octubre de 1874, a los tres meses del fallecimiento de Del Valle. Desde entonces hasta nuestros días se han ido publicando otros trabajos, destacando entre ellos el de Fernando Sáenz Ridruejo y, más recientemente, el catálogo correspondiente a la exposición que sobre Lucio del Valle se ha celebrado (2015), organizada por la Demarcación de Madrid del Colegio de Ingenieros de Caminos, la Fundación Juanelo Turriano y la Cátedra Demetrio Ribes de la Universidad de Valencia.

Aquella apurada esquila recordaba de modo muy lacónico que Lucio del Valle era entonces Inspector general de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, habiendo prestado como ingeniero y «hombre de administración» grandes servicios «a la patria, a la ciencia y al Cuerpo», recordando que la «carretera de las Cabrillas, el canal del Lozoya,

los faros de la boca del Ebro, son monumentos del arte, que harán imperecedero su nombre», entendiendo ahora como «arte» el ramo de las obras públicas a las que se entregó por entero a lo largo de su vida. Después de manifestar el dolor en lo humano por su pérdida, la esquila de la redacción de la *Revista de Obras Públicas* señalaba la añoranza de su valía profesional a tenor de las instituciones con las que se identificaba a Del Valle: «La Junta Consultiva de Caminos, nuestra Escuela [de Caminos], la Academia de Ciencias, la de [Bellas Artes] de San Fernando, y el Consejo de Instrucción Pública que conservarán indeleble recuerdo de su saber, incansable actividad, inquebrantable rectitud y criterio, tan eminentemente elevado como práctico».

Los primeros años de la instrucción elemental de Lucio del Valle coinciden con los últimos del reinado de Fernando VII, hasta que en 1832 comenzó los estudios de arquitectura con Lucio de Olavieta y Pedro Campo Redondo, pero dos años más tarde los abandonó para ingresar en la Escuela de Ingenieros de Caminos que se había vuelto a abrir en 1834. La Escuela de Caminos se encontraba entonces en el conocido y desaparecido edificio de la Aduana vieja, en la plazuela de la Leña, edificio que fue también sede de la Bolsa, por lo que recibió este nombre la calleja que hoy sale a la plaza de Benavente y que en su desdichada remodelación urbana del siglo XX, transformó para peor esta céntrica zona de Madrid.

El nombre es lo único que resta de aquel rincón madrileño que Del Valle conoció bien al ir a clase, no muy lejos del edificio en el que también estudió arquitectura, esto es, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en la calle de Alcalá, inmediata a la Real Aduana o Aduana nueva. Efectivamente, terminados sus estudios de ingeniería en 1839, dos años más tarde se «recibió de arquitecto», es decir, alcanzó el título profesional por la Real Academia de Bellas Artes. En 1844 y desde Valencia, donde ya era académico de honor por la de San Carlos, envió Memoria sobre la situación, disposición y construcción de los puentes a la Academia de San Fernando para tener opción al «ejercicio de orientación y recepción» para ser académico de mérito (1845), llegando a serlo de número en 1868 al suceder en el sillón al arquitecto Morán Labandera. Esta última fecha nos sitúa al final del reinado de Isabel II, de cuya época Lucio del Valle representa el lado culto, riguroso y progresista, moderno en términos europeos, de aquel turbulento y contradictorio periodo marcado por las guerras carlistas.

En los primeros años profesionales de Lucio del Valle como ingeniero, que es el cometido que aquí trataremos, todo se precipita y se superpone como eco de una situación política inestable que desea progresar pero a la que le faltan los medios, los hombres y las ideas. Decimos esto porque, por un lado, Del Valle se incorporó en 1839 a la enseñanza en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Faros que entonces dirigía Juan Subercase, figurando en la *Guía de Forasteros* de 1841 como segundo ayudante de una asignatura que se cursaba en el primer año y que le serviría de utilísima herramienta en su futura carrera: «Topografía y aplicación de la Geometría descriptiva al figurado del terreno, dibujo topográfico y operaciones prácticas en el campo». Por otro lado, en aquel mismo año de 1841 comenzó su primera gran obra como ingeniero de la nueva carretera Madrid-Valencia, obra que se había iniciado muchos años atrás, en la época de Fernando VII, y que ahora continuaba muy lentamente, sin olvidar que la primera Guerra Carlista (1833-1840) debió de paralizar intermitentemente aquella em-

presa que buscaba unir Madrid con el puerto marítimo más próximo. Resulta muy explícito el testimonio de Georges Borrow, quien, viajando en aquellos momentos por España, entre Mora (Toledo) y Alcalá de Henares (Madrid), escribió: «El Estado de las regiones alrededor no invitaba a viajar por ellas. Cabrera estaba alrededor con un ejército de acaso 10.000 hombres...».

LA CARRETERA DE MADRID A VALENCIA

Lucio de Valle, como ingeniero del distrito de Valencia, acudió a una conocida reunión tenida en Almansa, el 8 de agosto de 1841, «para tratar la canalización del Júcar en beneficio de la provincia de Alicante», y en ese mismo mes y año figuraba ya en el Boletín de medicina, cirugía y farmacia, como socio fundador del Instituto médico valenciano. Pero estos y otros menesteres nada representan al lado de la dirección de la obra de la nueva carretera de Madrid a Valencia por el término de las Cabrillas. El camino habitual hasta entonces entre estas dos capitales se hacía pasando por Aranjuez y Albacete, pero el nuevo trazado reducía las 76 leguas existentes a 62 lo cual suponía un ahorro de tiempo importante abaratando así el transporte, pudiéndose calcular la disminución de dos jornadas de camino para las mensajerías y carros entre Madrid y Valencia. La llegada de Lucio del Valle coincidió con el tramo más complicado para unir los dos tramos que años

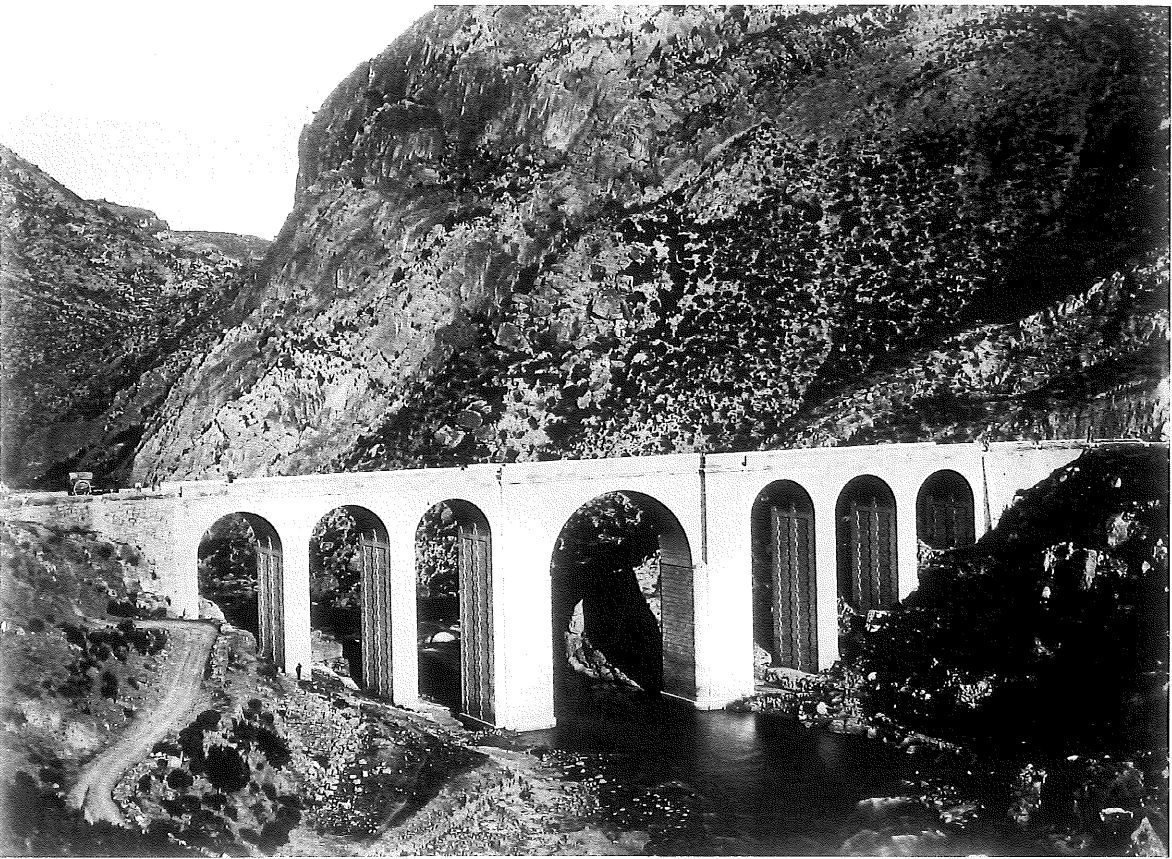


FIG. 1 Puente del Cabriel. Carretera de Madrid a Valencia por las Cabrillas, Cuenca (h. 1866). Foto José Martínez Sánchez, Archivo Lucio del Valle.



FIG. 2 Paso del Cabriel. Carretera de Madrid a Valencia por las Cabrillas, Cuenca. (h. 1866). Foto José Martínez Sánchez, BNE.

atrás se habían ejecutado partiendo cada uno de Madrid y Valencia, de tal forma que la prensa recogió así el final feliz de aquella obra, ponderando justamente lo hecho por Del Valle: «En la semana anterior ha concluido el joven ingeniero de caminos y canales don Lucio del Valle, encargado de esta carretera, el proyecto de estas 31,34 leguas, y tenemos satisfacción en anunciar que tanto los planos como la memoria que los acompaña han llamado la atención de cuantas personas los han examinado, así por el gran número de datos, tomados concienzudamente sobre el terreno, que suministran, como del uso acertado que de ellos se ha hecho; cosas poco comunes por lo general hasta ahora en los proyectos de carreteras que se han hecho en España...». Atrás quedaban las jornadas vividas sobre el terreno, pernoctando en las casernas de los correspondientes presidios como los de Venta Quemada, Requena y del Cabriel, pues la utilización de la mano de obra de los presidiarios fue capital en la organización y dirección de las grandes obras de Lucio del Valle. En este sentido se manifestaba el gobernador de Valencia al ministro de Gobernación en 1842, al remitirle el estado de las obras: «la nueva construcción de la carretera de las Cabrillas, correspondiente al próximo mes de septiembre próximo pasado», cuyo adelanto se debía «al celo del ingeniero civil don Lucio López del Valle, y a la buena organización y disciplina del presidio peninsular de las Cabrillas» demostrando «que es posible adelantar en los trabajos con una brigada de confinados lo que se adelantaría con igual número de hombres libres a jornal, sin que la salud y robustez de aquellos se resienta, ni el erario se grave más que con el presupuesto señalado a su clase» Lo más se-

ñalado y conocido del tramo dirigido por Del Valle, aparte de resolver el trazado y las pendientes, siguiendo las curvas de nivel en zigzags en aquel paraje tan escarpado y árido como es el paso por el río Cabriel, estriba en el puente de fábrica cuyas dos inscripciones resumen y fechan esta señera obra pública del siglo XIX, en la que se advierte un clasicismo estético próximo al mundo romano por su construcción y proporción. Hay en él, sin duda, algo de las *firmitas*, *utilitas* y *venustas* vitruvianas. La primera inscripción sobre el pretil del puente dice «REINANDO ISABEL 2^a / 1851», y la segunda, frente a la anterior, recuerda con orgullo: «D. LUCIO DEL VALLE / INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, / PROYECTÓ Y DIRIGIÓ / ESTA CARRETERA Y TODAS SUS OBRAS / DESDE 1841 A 1851». Así de escuetamente se resume la historia de esta magnífica obra que acercó un poco más Madrid al mar Mediterráneo (figs. 1 y 2).

EL CANAL DE ISABEL II

En aquella última fecha, y a falta de algunos trabajos finales, Del Valle abandonó la carretera de Madrid-Valencia para vincularse como subdirector a la gran empresa de la traida de aguas del río Lozoya a Madrid, proyecto que ya habían iniciado los ingenieros Rafo y Ribera. Del Valle se sumó a este proyecto y de alguna manera lo fagocitó, primero llevándose en 1852 «el presidio de la carretera y trasladado en masa a las obras del canal

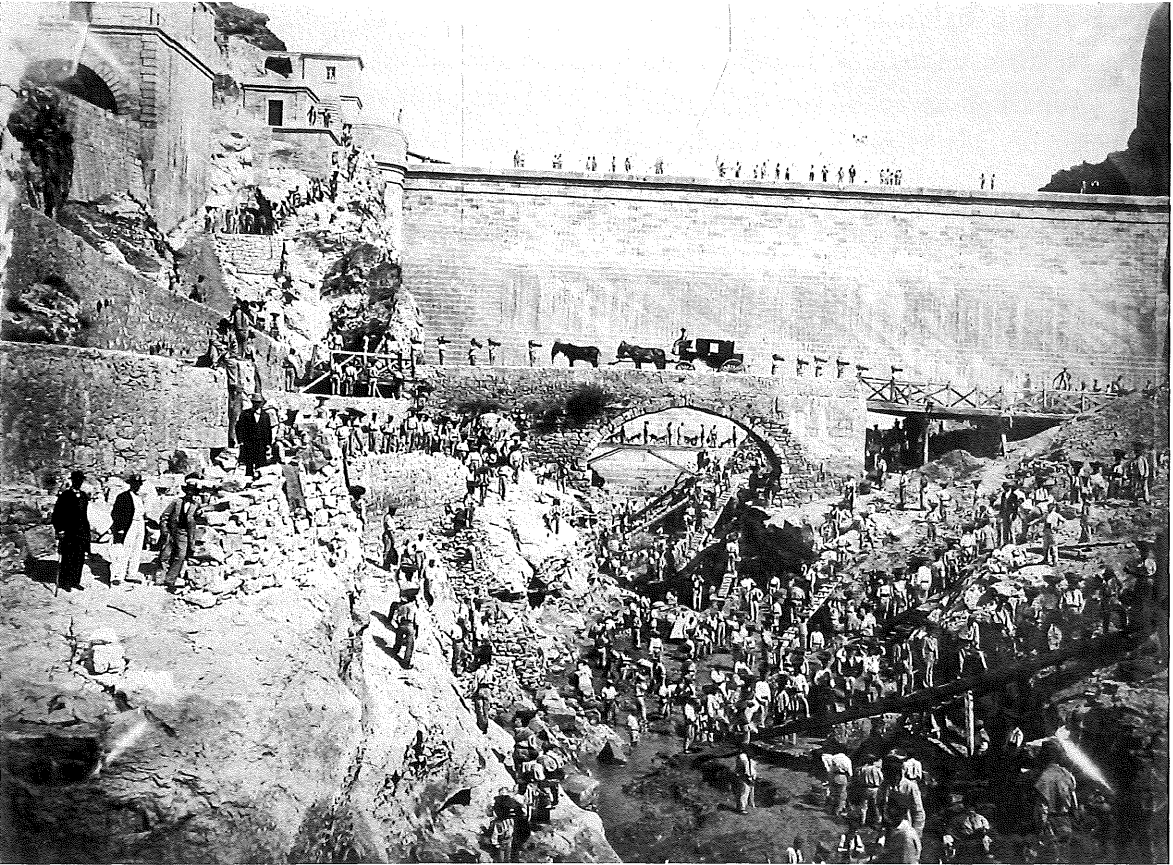


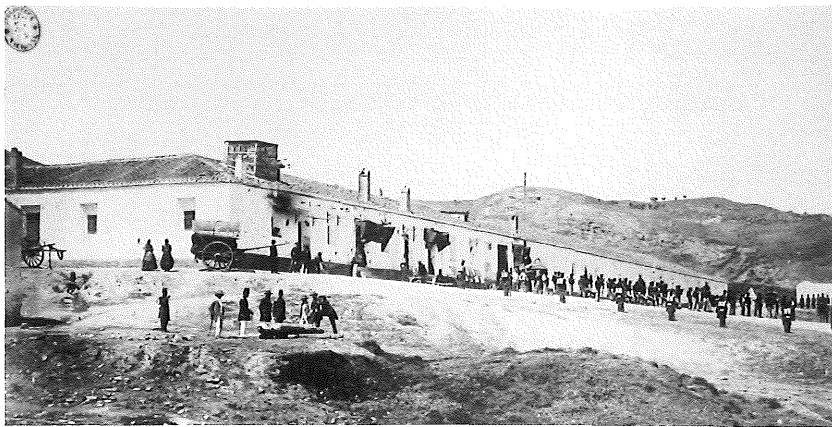
FIG. 3 Canal de Isabel II. Confinados trabajando en la presa del Pontón de la Oliva (h. 1854). Foto Charles Clifford, BNE.



FIG. 4 Puente-acueducto de la Retuerta (h. 1855). Foto Charles Clifford, BNE.

de Isabel II», haciendo de sus hombres, que llegaron a ser dos mil, la forzada palanca y brazo ejecutor de las obras, además de los jornaleros; y en segundo lugar relegando a Rafo y Ribera, pues acabó siendo nombrado, en 1855, director del Canal, concluyéndolo en 1858 con la solemne llegada de las aguas del Lozoya al depósito del Campo de Guardias o primer depósito, en Madrid. Allí, todavía podemos ver la monumental fuente sobre uno de los muros en talud del depósito, con el genio del río Lozoya en el centro entre la Agricultura y la Industria, obras de los escultores Sabino Medina, Andrés Rodríguez y José Pagniucci, respectivamente, que actualizaban el triple objetivo inicial de la Real Orden cuando decidió «proveer a Madrid de un surtido completo de aguas, así para los usos de la población como para el fomento de su industria y agricultura». Al margen de los antecedentes más lejanos del proyecto de traída de aguas a Madrid, la verdadera historia comienza cuando siendo Juan Bravo Murillo ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas (1847-1849), se encargó a los ingenieros de caminos Juan Rafo y Juan Ribera el informe sobre anteriores propuestas y la viabilidad de una solución definitiva (1848). Estos propusieron las aguas del río Lozoya sobre las de otros ríos posibles, estudiando como factible su captación desde el Pontón de la Oliva a través de un trazado con una serie de dificultades que «si bien son de alguna consideración, no llegan con mucho a las que ha habido que vencer en todos los tiempos en estas empresas, desde los admirables acueductos de la antigüedad, hasta los no menos notables que recientemente se han concluido», anunciando con ello la que sería una constante en su realización. En efecto, después de cuidadosos estudios sobre la nivelación del canal, desde la presa del Pontón de la Oliva hasta el citado depósito del Campo de Guardias en Madrid, se sucedió

FIG. 5 Caserna del Presidio del Pontón de la Oliva que albergó a más de mil quinientos confinados (1853). Foto Charles Clifford, BNE.



una importante serie de construcciones de las que los acueductos, con una evidente y noble imagen a la «antigua» (Retuerta, Sima, Colmenarejo) (figs. 3 y 4), vertebran el Canal de Isabel II a lo largo de 76 kilómetros, alternando con puentes-sifón (Gualalix), puentes-acueductos (Sotillo, Amaniel) y obra civil de distinta clase, como las almenaras (Obispo, Cantoblanco). Sobre estas obras, sobre sus pilas y tímpanos de arcos, se repite a menudo y abreviadamente el nombre de la reina (Y. II.) y se fechan las obras (1852, 1853, 1856...), tal y como recogió la cámara fotográfica de Clifford, notario gráfico de esta considerable obra, en la que fue fundamental las mano de obra de los dos mil confinados que llegaron a trabajar en esta empresa, además de otros miles de jornaleros (fig. 5). Así, Lucio del Valle, que se incorporó en 1851 al Canal, le dio un impulso definitivo al ser nombrado director (1856), a pesar de los problemas graves de índole técnica como fueron las filtraciones de la presa del Pontón de la Oliva, sobre las que Del Valle escribió en 1856 una justificativa memoria publicada en 1857. El Canal pudo inaugurarse en 1858, con la presencia de la reina en el acto, y disfrutando visualmente los madrileños de aquel acontecimiento al ver la presión y altura con la que llegaba el agua a Madrid, en la fuente construida en la calle ancha de San Bernardo y de la que dejó memoria pintada Eugenio Lucas (Museo del Romanticismo, Madrid), al tiempo que las primeras revistas ilustradas estampaban aquella inédita imagen (fig. 6). Detrás de todo aquel rumor de agua estuvo siempre Bravo Murillo, como ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, de Hacienda, como Presidente del Consejo de Ministros y como Presidente del Congreso de Diputados cuyo cargo dejó un mes antes de la inauguración del Canal (1858).

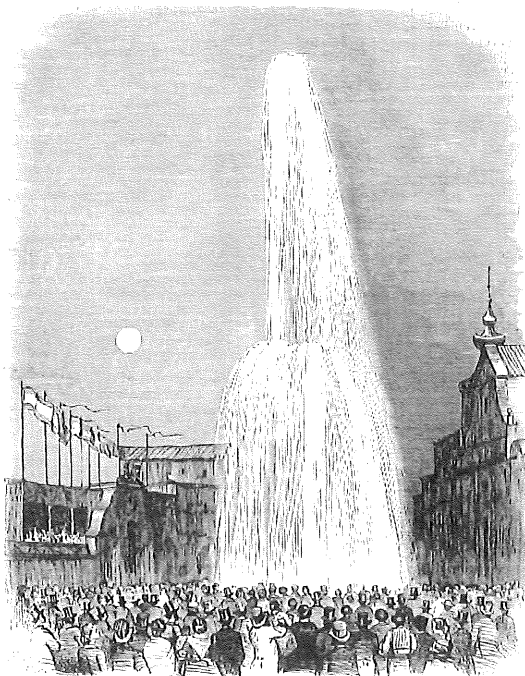


FIG. 6 Fuente del Canal de Isabel II en la calle de San Bernardo. Madrid. *El Museo Universal* (1858), BNE.

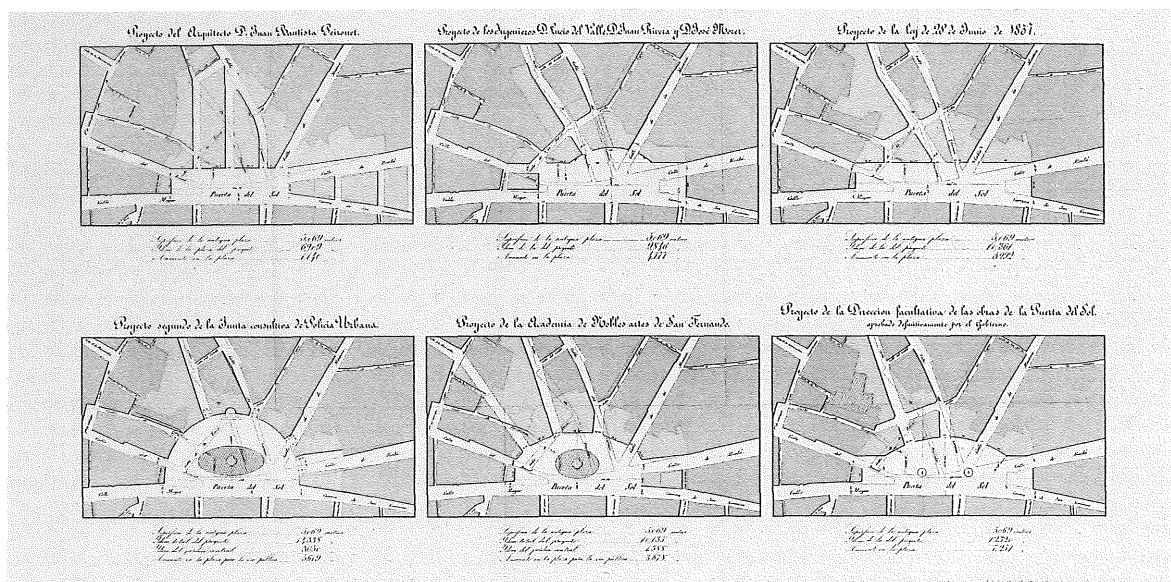


FIG. 7 Proyectos para la reforma de la Puerta del Sol. Madrid. *Revista de Obras Públicas* (1859).

ARQUITECTURA Y CIUDAD: LA PUERTA DEL SOL

Desde los primeros estudios sobre la traída de aguas que hicieron Rafo y Ribera, se tuvo en cuenta la topografía de Madrid y sus edificios con vistas a tomar sus alturas como referencia del Canal de Isabel II. Ello se cumplió cuando el agua llegó a la fuente colocada en el centro de la Puerta del Sol por la que se vertía el excedente del Canal, coincidiendo todo ello con el cambio de imagen urbana y arquitectónica de aquel lugar, donde después de una serie interminable de proyectos, se aprobó la solución propuesta por Lucio del Valle, ahora ingeniero pero también arquitecto. La vinculación entre el Canal y la reforma de la Puerta del Sol es continua en la documentación y queda patente en 1855 de un modo explícito cuando Julián de Huelves, ministro de la Gobernación, antes de finalizar las obras del Canal, presentó a las Cortes el proyecto de Ley para declarar de utilidad pública la reforma de la Puerta del Sol y dijo en el Congreso: «La conclusión del Canal que ha surtido de bastantes aguas, obra magnífica que se está realizando a costa de grandes sacrificios, justifica y exige que se lleven a cabo otras que, no por ser menos importantes, dejan de ser muy necesarias. Entre estas figuran en primer lugar la reforma del estrecho recinto de la Puerta del Sol, tan afeado e intransitable en la actualidad con los derribos de algunos de sus edificios...». Habían transcurrido muchos años desde las primeras propuestas y se habían derribado algunos edificios de la antigua Puerta del Sol, pero hasta que este asunto no pasó del Ministerio de Gobernación al de Fomento no se aprobó el proyecto definitivo, debido a la Junta Facultativa de las obras de la Puerta del Sol que entonces presidía Lucio del Valle, sancionado por Real Orden de 15 de agosto de 1859 y que no era sino una leve modificación del proyecto presentado poco antes por el propio Lucio del Valle, Ribera y Merlo. Tres años más tarde la obra estaba terminada, tiempo verdaderamente exiguo en relación con el que llevaron los antecedentes, todo reflejo de una incapacidad político-administrativa y económica que Del Valle supo resolver con eficacia ya probada (figs. 7-9).

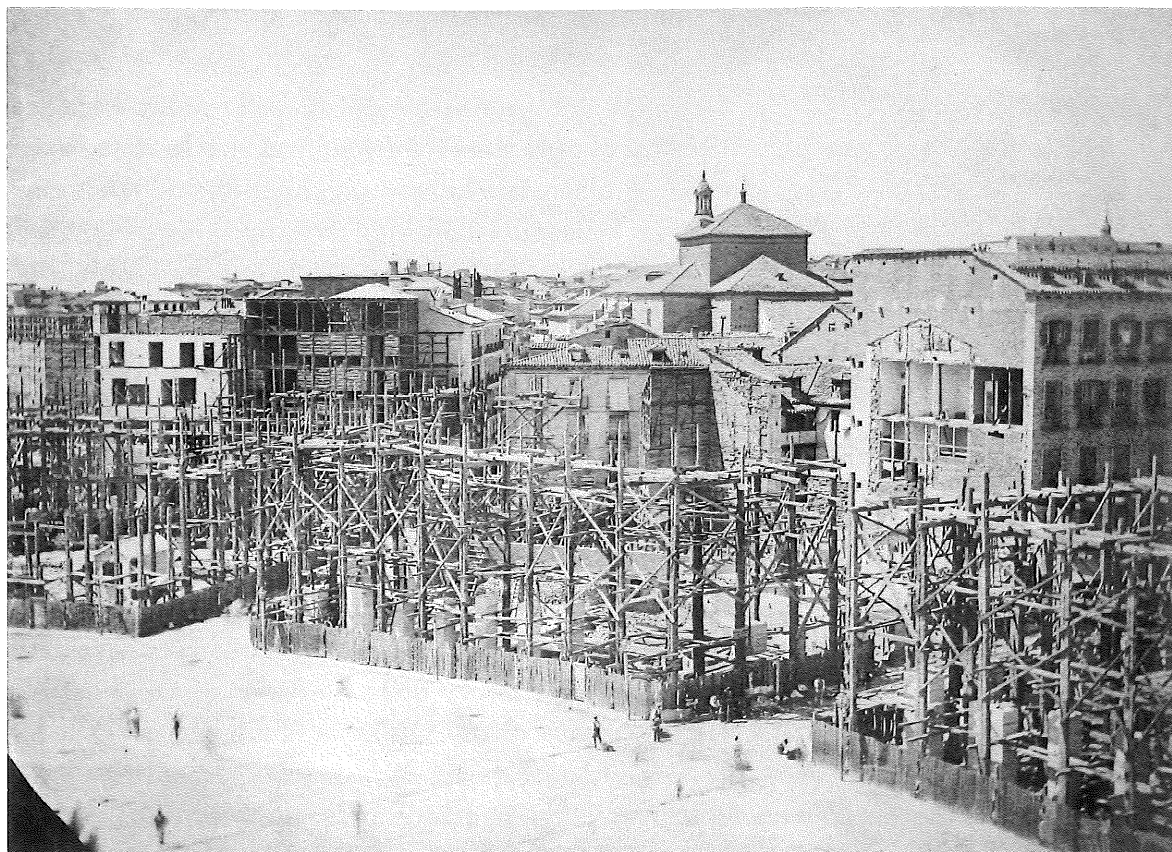


FIG. 8 Vista de la Puerta del Sol hacia 1860. Foto Charles Clifford (?), BNE.

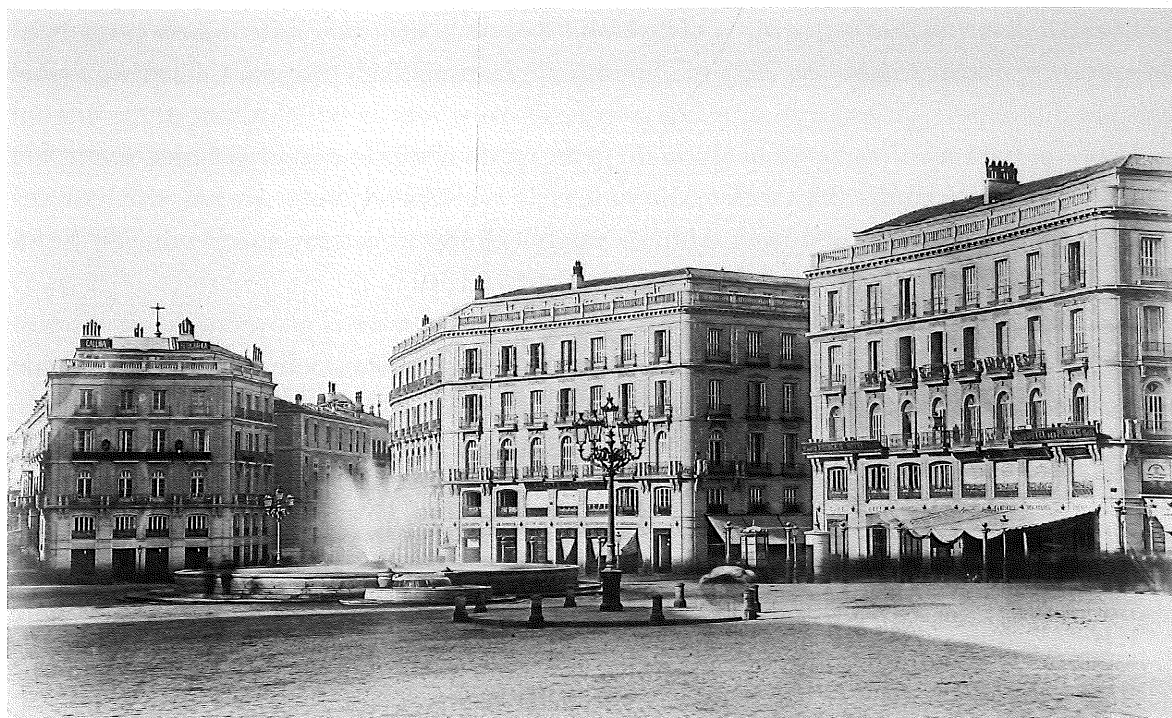


FIG. 9 La Puerta del Sol en 1862. Foto Charles Clifford, BNE.

LOS FAROS DE LA BOCA DEL EBRO

Lucio del Valle fue el primer ingeniero que entre nosotros utilizó la estructura metálica en los faros costeros, llegando a construir el más alto en su género de los levantados en Europa durante el siglo XIX, el faro de Buda, sobre la arenosa superficie del Delta del Ebro (1861). El nuevo Plan propuesto por la llamada Comisión de Faros que existía desde 1842 preveía la construcción de ciento veintiséis nuevos faros cuya puesta en práctica se fue haciendo realidad no sin serias dificultades económicas en los años siguientes, teniendo especial significación el periodo 1860-1870. La Comisión de Faros, de la que Lucio del Valle era miembro desde 1856 y en la que ejerció durante muchos años como secretario, acordó en su sesión de 12 de mayo de 1859 abordar el proyecto de las «luces de las bocas del Ebro», esto es, los llamados faros de Buda, El Fangal y La Baña, de los que no queda ninguno *in situ*, habiendo sido reemplazados en sus funciones por el moderno Faro de Tortosa. De los tres tan solo se conserva el de La Baña, aunque trasladado al Puerto de Tarragona, donde desempeña su nuevo y noble papel de Museo de los faros españoles (2003). Los tres faros se deben a Lucio del Valle, quien recibió el encargo por una Real Orden (9-1-1861), después de oír el dictamen de la Comisión de Faros y de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Dicha Orden puntualizaba que las «torres» del Ebro debían ser de armadura de hierro, de las llamadas de claraboya o de esqueleto, montadas sobre pilotes de hélice, y aprovechando la estancia en Inglaterra de Del Valle, se le pidió que consultase precios a los fabricantes de las piezas para poder elegir la proposición más ventajosa, según se recoge en el preámbulo de la Memoria que el propio Lucio del Valle presentó el 15 de mayo de 1861, y que se publicó en la *Revista de Obras Públicas*, donde el ingeniero hace un resumen de todas las gestiones llevadas a cabo en Inglaterra y Francia acerca de la viabilidad de la utilización del hierro para estas torres cuyo pilotaje se hincaba helicoidalmente en la arena bajo el agua. La decisión final fue que dicho pilotaje se haría con hierro forjado y las roscas helicoidales de fundición en la punta para adentrarse en el lecho de la arena de acuerdo con el sistema inventado por el ingeniero irlandés Alexander Mitchell (1780-1868) y puesto en práctica por vez primera en Inglaterra en el faro de Maplin Sands (1838), que, proyectado por Walter, se mantuvo en pie en el estuario del Támesis hasta 1932.

Con estos y otros antecedentes nuestro ingeniero acometió el proyecto de «tres luces diferentes, a saber: una de segundo orden con eclipses de minuto en minuto en la isla de Buda, otra fija de tercer orden en la punta de La Baña, y la última de sexto orden también de luz fija en la punta del Fangar». Uno de los primeros problemas que hubo que resolver era el de la altura de los faros pues le constaba por experiencia ajena que una excesiva esbeltez iba en perjuicio de su estabilidad. Así, partiendo de los datos que le facilitó el ingeniero Ángel Mayo sobre el alcance y altura necesaria, le dio al faro de Buda, el más importante de los tres, una altura de algo más de 50 metros, contando con la linterna y lo poco que emergía sobre el nivel del mar. Su base es octogonal con un acceso a la linterna por una escalera de caracol en el eje de la torre.

La vivienda de los torreros tuvo primero un solo piso a la altura del tercer tramo, añadiéndosele después otro cuerpo de habitación por debajo del anterior, mostrando todo ello la deuda que formal y estructuralmente tenía con los faros ingleses y, sobre todo con

los de la península de la Florida en Norteamérica. El faro se encendió por primera vez el 1 de noviembre de 1864 y su imagen se identificó con la desembocadura del Ebro hasta que se colapsó en la Nochebuena de 1961. El faro de Buda fue un orgullo de la ingeniería civil española y como tal figuró en las exposiciones universales de París (1867) y Viena (1873) con un modelo a escala cuyo texto recoge el catálogo del siguiente modo: «El faro de que se trata es el mayor de los tres de hierro que se han construido en la embocadura del Ebro, en la provincia de Tarragona. Su altura desde el foco luminoso hasta la escollera que rodean los pilotes sobre que descansa la obra y que constituyen un zócalo general, es de 53 metros. Como se puede ver por el modelo toda la obra es de hierro y está fundada sobre nueve pilotes de rosca del sistema Mitchell. El aparato es de 2º orden, con luz giratoria blanca y destellos de un 1' en 1': se encendió por

vez primera en 1864». Este modelo debe ser el que formó parte del llamado «Museo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid», a juzgar por la placa que identifica el faro de Buda a los pies de la maqueta, y que ha figurado en varias exposiciones recientes sobre Lucio del Valle, como la celebrada en 2014 en el rectorado de la Universidad Politécnica de Madrid (fig. 10).

En 1864, se encendió también el faro situado en la Punta del Fango, sustituido en 1972 por una baliza, como hermano menor del más importante faro de La Baña, encendido igualmente en aquel mismo año, teniendo ambos una fisonomía muy peculiar dada la relación de proporción entre su torre cilíndrica de palastro o hierro laminado, por donde ascendía la escalera a la linterna, y la plataforma con la vivienda de los toreros, sobre todo en El Fangar, cuya luz se levantaba a nueve metros sobre el nivel del mar, mientras que la de La Baña alcanzaba diez más. Los tres faros fueron construidos por la firma Johnson Henderson Porter, de Birmingham (Inglaterra), y los tres utilizaron para su iluminación unos aparatos catadióptricos de distinto alcance construidos por la casa inglesa Chance Brothers, de tal forma que, desde el hierro hasta la óptica empleada, vino todo de Inglaterra al tiempo que el concepto estructural, a mi juicio, llegó desde Estados Unidos.

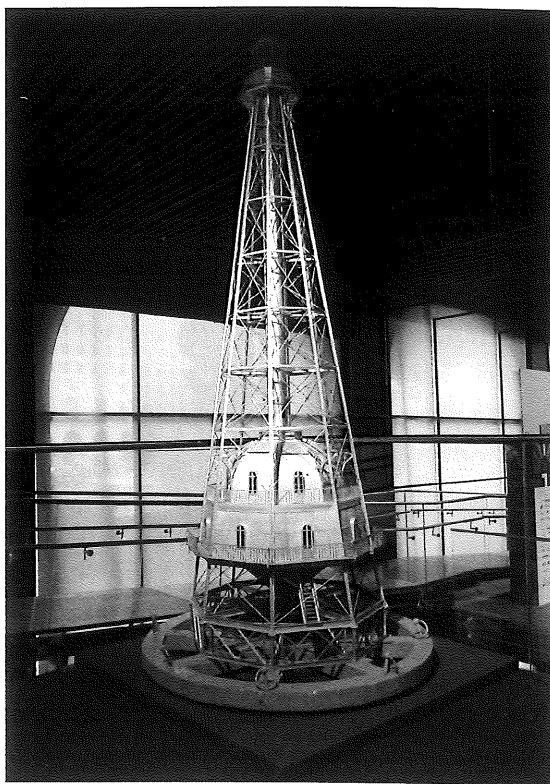


FIG. 10 Maqueta del faro de Buda (1864). Universidad Politécnica de Madrid.

BIBLIOGRAFÍA

- [Anónimo]: «Carretera general de Madrid a Valencia por las Cabrillas», *Revista de Obras Públicas*, nº 2, 1853, pp. 9-13.
- [C. CLIFFORD]: *El Canal. Patrimonio histórico [Colección de Vistas de las Obras del Canal de Isabel II fotografiadas por Clifford / Colección de vistas contemporáneas fotografiadas por Miguel Ángel Gómez]*, Madrid, Canal de Isabel II, [2008].
- R. MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA: *Historia del Canal de Isabel II*, Madrid, Fundación del Canal de Isabel II, 2001.
- Memoria sobre la conducción de aguas a Madrid, formada en cumplimiento de la Real Orden de 10 de marzo de 1848, con arreglo a las instrucciones dadas por la dirección general de Obras públicas*, Madrid, Rivadeneyra, 1849.
- P. NAVASCUÉS PALACIO: «Proyectos del siglo XIX para la reforma urbana de la Puerta del Sol», *Villa de Madrid. Revista del Excmo. Ayuntamiento*, nº 25, 1968, pp. 64-8.
- *Arquitectura e ingeniería del hierro en España (1814-1936)*, Madrid, El Viso, 2007, pp. 25-38.
- «Lucio del Valle y la solución urbana de la Puerta del Sol», en *Lucio del Valle (1815-1874). Ingeniería y Fotografía*, Madrid, Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento, pp. 95-111.
- V. RODRÍGUEZ E INTILINI: «Necrología del Excmo. e Ilmo. Señor D. Lucio del Valle», *Revista de Obras Públicas*, nº 21, 1 de noviembre de 1874, pp. 241-250.
- F. SÁENZ RIDRUEJO: *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990, pp. 121-189.
- L. DEL VALLE: «Aplicación de los presidiarios a las obras públicas», *Revista de Obras Públicas*, nº 1, 1853, pp. 2-7.
- *Memoria sobre las filtraciones del Lozoya cerca de la presa del Pontón de la Oliva, y medios empleados para cortarlas*, Madrid, Imp. De José Cosme de la Peña, 1857.